Steinbruch Limperichsberg in Königswinter-Thomasberg

Steinbruch Limberg

Limperg

Schlagwörter: Steinbruch
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gemeinde(n): Königswinter
Kreis(e): Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Steinbruch Limperichsberg: Steinbrecher der Fa. Adrian. Arbeiter an den Ladeklappen der Trommelsiebanlage. So konnten die Waggons der Heisterbacher Talbahn direkt befüllt werden (um 1900).
Fotograf/Urheber: unbekannt



Der Steinbruch am Limperichsberg ist ein schönes und exemplarisches Beispiel, wie sich die durch den Steinabbau hervorgerufene wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen auch mittelbar auf ein Landschaftselement, in diesem Fall den Berg, auswirken.

Die Entwicklung reicht hier vom ehemals landwirtschaftlich genutzten „Busch“ über einen lokalen/regionalen Steinbruch bis hin zu einem industriell ausgebeuteten Exportbruch des frühen 20. Jahrhunderts. Im Bewusstsein der Bevölkerung ist er bis heute als Zufluchtsort zum Ende des Zweiten Weltkrieges stark verankert. Heute bildet er eine grüne Wildnisinsel inmitten einer immer stärker genutzten und überbauten Landschaft mit einem hohen Siedlungsdruck, der bis kurz vor die Abbruchkante des Bruchkessels reicht.

Steinabbau im Siebengebirge
Die Heisterbacher Talbahn
Der Steinbruch am Limperichsberg
Entwicklung nach Stilllegung des Betriebs
Quelle, Internet, Literatur

Steinabbau im Siebengebirge

Lange Zeit spielen die im Siebengebirge verbreitet vorkommenden Basalte im Steinabbau kaum keine Rolle. Zu hart und zu schwierig zu bearbeiten waren sie, ungeeignet für Steinmetzarbeiten. Verschiedentlich finden sie jedoch aufgrund ihrer hohen Druckfestigkeit Verwendung in Fundamenten wie dem Kölner Dom und Stadtmauern. Doch dafür werden vorzugsweise näher am Rhein liegende Vorkommen genutzt, wie vom Unkelstein bei Oberwinter.

Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt ein Abbau in großem Maßstab. Als Massengut für den boomenden Straßen- und

Eisenbahnbau Preußens sowie für Fluss-, Kanal-, und Küstenbefestigungen wurden Unmengen an Basalt gebraucht, sei es als Pflaster, Split, Schotter oder Stangenbasalt. Zugleich erlauben die neuen Eisenbahnstrecken einen schnellen, wirtschaftlichen Transport auch über weite Strecken und abseits der Flüsse. Der Anschluss Königswinters im Jahr 1870 an das Eisenbahnnetz ist damit der Startschuss für einen intensiven Basaltabbau im Siebengebirgsraum.
Die alten Werksteinbrüche des Siebengebirges sind zu dem Zeitpunkt entweder bereits geschlossen, so wie am Drachenfels, oder spielen wie im Falle von Wolkenburg und Stenzelberg zur Herstellung von Massengütern kaum noch eine Rolle. Gefragt ist nun der hoch druckfeste Basalt - und das in großen Mengen.

Als erstes geraten die basaltischen Vorkommen von Petersberg, Weilberg und Ölberg in das Visier der Steinindustrie. Doch gerade der Abbau an Petersberg und Ölberg führt schnell zu Konflikten mit der bürgerlichen Bevölkerung. Der 1869 gegründete „Verschönerungsverein für das Siebengebirge“ (VVS) sowie der „Verein zur Rettung des Siebengebirges“ (VRS), der 1886 mit einer Streitschrift „Zur Rettung des Siebengebirges“ antritt, nutzt geschickt seine politischen Kontakte und erschwert den weiteren Abbau.

Die Heisterbacher Talbahn

Auf Betreiben mehrerer Unternehmer wird daher der Bau der Schmalspurbahn Heisterbacher Talbahn (vgl. dort ausführlicher) in das Hinterland projektiert, um die dortigen Basalt-, Ton-, und Quarzitlager wirtschaftlich abbauen zu können. Die Brüche werden vom VVS toleriert, da sie nicht das Kerngebiet des Siebengebirges beziehungsweise die vom Rhein aus sichtbare Front tangieren. Unter den Unternehmern ist auch der Steinbruchbetreiber Otto Lange, der bereits einen Bruch am Petersberg und auf der Oberdollendorfer Hardt besitzt. Bislang wurde die Gewinnung im Hinterland durch die schlechten Transportbedingungen erschwert. Auch geht man davon aus, dort auf weniger Widerstand in der Bevölkerung zu stoßen, die aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen auf Arbeitsplätze angewiesen ist.

Im Mai 1889 wird die Gesellschaft „Heisterbacher Talbahn AG“ (HTB) mit einem Startkapital von 250.000 Mark gegründet. Noch im selben Jahr beginnen die Arbeiten. Die schmalspurige Bahn mit einer Spurweite von 750 mm führt vom Niederdollendorfer Rheinufer über den Bahnhof Niederdollendorf nach Oberdollendorf und von dort weiter durch das Heisterbacher Tal bis nach Heisterbacherrott. Im selben Jahr erhält der Niederdollendorfer Bahnhof auch endlich einen Güterbahnanschluss, essentiell für den Umschlag der Fracht von der Talbahn auf die Reichsbahn und den wirtschaftlichen Erfolg der Bahn.

Am 1. Juni 1891 wird der Regelbetrieb bis zum Steinbruch Limperichsberg (Limberg) bei Heisterbacherrott aufgenommen. Ein Jahr später startet auch der Personenverkehr, der bei der als Steinbruchbahn konzipierten Strecke von Anfang an eine untergeordnete Rolle spielt. Schon 1894 wird die Stecke bis nach Grengelsbitze verlängert, um die dortigen Basaltbrüche am Scharfenberg (Steinbruch am großen Scharfenberg, Steinbruch am kleinen Scharfenberg), Steinringer Berg und Stüss erschließen zu können. Eine weitere Verlängerung bis nach Herresbach an die Bröltalbahn kommt aufgrund von Kapitalmangel nicht mehr zustande. Eine im Interesse des Unternehmers und Steinbruchbesitzers Friedrich Merkens geplante Strecke vorbei an Ölberg, Margarethenhöhe und Perlenhardt bis an den Fuß der Löwenburg, um die dortigen Gesteinsvorkommen zu erschließen, wird aufgrund der zunehmend erfolgreichen Aktivitäten des VVS verhindert.

1902 wird die HTB aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten von der Bröltalbahn übernommen. In die Verträge fließt Dank des Einfluss des VVS ein wichtiges Detail ein: Die HTB darf nur Steine von Brüchen abfahren, die bereits 1899 an die Bahn angeschlossen waren. Diese Klausel verhindert den Anschluss weiterer Brüche wie z. B. dem Ölberg und schränkt die wirtschaftliche Perspektive der Bahn stark ein.

Der Steinbruch am Limperichsberg

Von den im Hinterland durch die Heisterbacher Talbahn erschlossenen Steinbrüchen war der am Limperichsberg beziehungsweise Limberg der größte und wichtigste. Schon vor dem Bau der Bahn wurde das Gesteinsvorkommen genutzt. 1784 erwähnt der Naturforscher Constantin von Schoenebeck erstmals einen Basaltbruch am Limberg. Auch Nose bemerkt 1789 dort einen Basaltbruch, ohne näher darauf einzugehen. Eine Urkunde von 1794 soll eine Nutzung durch das Kloster Heisterbach belegen. Die Nutzung wird jedoch nur von lokaler Bedeutung gewesen sein. Später fällt der Berg an die Preußische Provinzialregierung, die bis 1825 vergeblich einen Käufer sucht. 1837 gelangt ein rund 5 Morgen großes Gelände am Limberg in die Hände von Peter Dewald, der hier Pflastersteine herstellen lässt. Wie damals häufig besaß er nur die Nutzungsrechte über das sogenannte „Unterirdische“. Die überirdischen Nutzungsrechte lagen in anderen Händen.

1849 ersteht Johann Gabriel Adrian (sen.) aus Oberkassel den Steinbruchbetrieb am Limperichsberg. Schon 1838 hatte er einen ersten Bruch am Stingenberg bei Oberkassel eröffnet. Die Familie Adrian ist mit der Familie Uhrmacher, ebenfalls aus Oberkassel,

eng verknüpft und wird zu einem der wichtigsten Steinbruchunternehmen der Region aufsteigen. Mitte der 1860er Jahre gehört der Bruch Karl Adrian, der hier mit 15 Hauern u.a. Pflastersteine für den Bau der Pleistalstraße herstellen lässt. Weitere fünf Hauer arbeiten dafür in einem benachbarten Bruch am Stüss.

Die Übersichtskarte des Siebengebirges von A. Schneider zeigt, dass der Abbau bis 1881 schon eine größere Bedeutung gehabt haben muss. Mehrere Brucheinfahrten und Bruchkessel sind erkennbar. Noch muss der Basalt mühselig mit Fuhrwerken zu den Baustellen im Hinterland oder zu den Verladeplätzen am Rhein gebracht werden, doch offenbar hat sich dies bereits gerechnet. Als weitere Bruchunternehmer am Limperichsberg werden der Unternehmer Engelbert Patt und Theodor Schonauer genannt, beide mit einem Betrieb in Wiese. Der Weiler Wiese liegt am Fuße des Limperichsbergs und geht später in der Ortschaft Thomasberg auf.

1881 erwirbt die Schwägerin Karl Adrians und Mutter von J. G. Adrian (jun.) den Steinbruch am Limperichsberg, der 1886 an ihrem Sohn J.G. Adrian (jun.) weitergehen wird. Er ist der Enkel J.G. Adrians (sen.).
J.G. Adrian gehört mit zu den Initiatoren der Heisterbacher Talbahn. Mit dem Wissen um die baldige Erschließung des Hinterlandes durch die Bahn beginnt er in den Steinbruch zu investieren. So legt er 1889 einen rund 150 m langen Zugangstunnel an, der eine Förderung direkt aus dem Bruchkessel an die Westseite des Bergs, etwas oberhalb der Provinzialstraße, erlaubt. An der Straße entsteht eine Verladerampe, die erst von Ochsenkarren, ab 1891 von der Heisterbacher Talbahn genutzt wird.
Mit dem Anschluss des Limperichsbergs an die Bahn sind nun endlich die Voraussetzungen zu einer industriellen Ausbeutung des Gesteins gegeben. Dazu errichtet Adrian 1900 oberhalb der Laderampe ein Brechwerk zur Herstellung von Schotter, Kleinschlag und Split. Die Einführung von Brechwerken stellte damals eine Revolution im Steinabbau dar, nicht nur im Siebengebirge. Zuvor erstickten die meisten Steinbrüche nahezu in den bis dahin in Unmengen anfallenden, kaum wirtschaftlich nutzbaren Schuttmassen. Bislang musste der Steinabfall in mühevoller Handarbeit von sogenannten Schrottschlägern, Kleinschlägern und Klarschlägern zerkleinert werden. Bevor 1909 eine Altersgrenze von 14 Jahren eingeführt wurde, war dies oft Kinderarbeit. Die Steinhauer und Pflastersteinschläger waren in Status und Bezahlung deutlich besser gestellt.

Nach dem Bau des Brechwerks wird etwas später, ausgehend vom nördlichen Hauptbruch, ein zweiter etwas tiefer gelegener Tunnel mit einer Länge von rund 300 m Länge angelegt, der direkt am Brechwerk endet. Historische Fotos zeigen das Brechwerk als ein einfaches Gebäude in Holzständerbauweise mit einer Trommelsiebanlage. Eine Karte von 1929 stellt die Lage der Anlage mit den Verladerampen und dem Anschlussgleis der Bahn dar.
Um 1900 sind in den Steinbrüchen rings um Heisterbacherrott um die 300 Arbeiter beschäftigt. Allein 104 kamen aus Heisterbacherrott selbst, was einen Anteil von 50% der erwerbsfähigen Männer des Ortes darstellte. Aufgrund der um 1900 vom VVS betriebenen Schließung der Steinbrüche an Ölberg und Petersberg herrscht große Unruhe in der Arbeiterschaft, und man ist froh, in den Brüchen des Hinterlands Arbeit zu finden.
Die Steinbrüche am Limperichsberg sind bis 1943 in Betrieb. 1941 werden 10.000 t gefördert, 1942 noch 1.997 t und 1943 nur noch 164 t. Nach dem Krieg werden letztmals 195 t gebrochen. Wohl in der Hoffnung einer baldigen Wiedereröffnung blieb der Bruch noch eine Weile unter der Aufsicht ehemaliger Arbeiter, jedoch ohne Erfolg.

Entwicklung nach Stilllegung des Betriebs

Der Steinbruch erstreckte sich ehemals über eine Fläche von gut 460 m x 150 m bei einer Abbautiefe von bis zu 35 m. Drei Bruchbereiche lassen sich unterscheiden. Den nördlichen und tiefsten Abbau bezeichnete man als den Hauptbruch. Die Erschließung erfolgte durch einen tief angesetzten Tunnel, der am Brechwerk endete. Den mittleren Abbau nannte man Säulenbruch, er wurde durch den sogenannten oberen Tunnel erschlossen. Als dritter und letzter im Süden schließt sich der Bruch „Haniel“ an, der ab 1979 verfüllt wurde. Die beiden anderen Bruchkessel sind mit Wasser gefüllt und besitzen jeweils eine Größe von etwa 60 m x 100 m. Die umgebenden Felswände fallen nahezu senkrecht über 30 m tief ab. Das gesamte Gelände stark bewaldet. Der innere urwaldartig zugewucherte Bruchkessel ist nicht zugänglich.

Auf der großen Abraumhalde an der Westseite des Berges legen nach Ende des Abbaus die Mitglieder des TuS Thomasberg zwischen 1947 und 1948 einen neuen Sportplatz an. Der alte Platz auf den Halden des benachbarten Bruchs am Stüss war auf Dauer zu klein geworden. Auf dem neuen Platz spielt man vor allem Feldhandball. Nachdem in den 1970er Jahren in Oberpleis ein neues Sportzentrum eröffnet gibt man den Platz auf.
Weitere dicht bewaldete Halden erstrecken sich am Nord- und Südrand des Bruchgeländes. Die Halden um das ehemalige Brechwerk an der Westseite werden 1995 eingeebnet und anschließend bebaut. Dabei kommen Fundamentreste des alten Brechwerks zum Vorschein. Die Reste werden abgetragen, der Eingang des unteren Tunnels verschlossen. Der obere Tunneleingang hingegen verbleibt offen und wird gärtnerisch gestaltet.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges spielen die beiden Steinbruchtunnel eine wichtige Rolle als Zufluchtsort für die lokale Bevölkerung. Um die 2.000 Personen aus Heisterbacherrott, Thomasberg und den umliegenden Orten erwarten dort im März 1945 das Ende der Kriegshandlungen. Manche hatten sich dort „wohnlich“ eingerichtet, viele kamen nur mit dem Nötigsten. Die sanitären Bedingungen in den beiden beengten Tunnelröhren waren katastrophal. Am 20. März waren die Kampfhandlungen um Heisterbacherrott beendet, und die Menschen, die bis zu drei Wochen in den Tunneln ausgeharrt hatten, konnten wieder in ihre Häuser zurück.
Im Zuge der Benennung Bonns als Regierungssitz wird ab den 1950er Jahren im gesamten Bonner Umland ein starker Bauboom ausgelöst. In den 1980er Jahren reichen die neuen Einfamilienhäuser auf der Westseite des Bergs bis fast an die Abbruchkante des Bruchkessels. Kürzlich sind auch auf der Nordostseite neue Baugebiete ausgewiesen worden, die ebenfalls bis an den Rand des Bruchs reichen. Das landschaftsprägende Erscheinungsbild des Limperichsbergs hat sich dadurch in den letzten 40 Jahren stark verändert. Zuvor war der langgestreckte bewaldete Höhenrücken durch einen breiten Streifen Grünland von der Bebauung der umgebenden Ortschaften abgesetzt und stellte so in der umgebenden Landschaft einen dominierenden, gut sichtbaren Bergrücken dar. Anstelle des Grünlands reichen nun Neubaugebiete bis an die bewaldete Kuppe, die dadurch optisch verflacht und seine Wahrnehmung als Berg verliert. Aus der Ferne betrachtet bleibt ein nur dünner grüner Streifen, umgeben von Einfamilienhäusern.

Der ökologische Wert des ehemaligen Steinbruchs als Biotop ist enorm. Problematisch ist allerdings die zunehmende Isolierung der Biotope durch Bebauung, Verkehrswege und Agrarindustrie. Gefördert vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) versucht die Stadt Königswinter am Limperichsberg dem mit der Schaffung von Biotopverbundflächen entgegenzuwirken.

Zugang
Ein Fußweg führt um den Berg herum und gibt Einblicke in das Bruchgelände. Der Eingang des oberen Tunnels ist von der Straße aus einsehbar.

Hinweis
Der „Neuzeitliche Basaltsteinbruch Limperichsberg“ ist ein ausgewiesenes Bodendenkmal (Denkmalliste der Stadt Königswinter, BD-Nr. SU-2019).

(Jörn Kling, 2025)

Quelle
Schneider, Adolf (1881): Karte des Siebengebirges, angefertigt unter Benutzung des amtlichen Materiales, Verlag von Simon Schropp. Verlag Henry, Bonn.

Internet
www.virtuelles-heimatmuseum.de: Virtuelles Museum Thomasberg: Limperichsberg (abgerufen 18.03.2026)

Literatur

Berres, Frieder / Heimatverein Siebengebirge (Hrsg.) (1996): Gesteine des Siebengebirges. Entstehung - Gewinnung - Verwendung. Siegburg.

Gussmann, Carsten; Clössner, Wolfgang (2006): Die Heisterbacher Talbahn und Industriebahnen im Siebengebirge. (Eisenbahn Kurier-Reihe Regionale Verkehrsgeschichte, Band 39.) Freiburg.

Hardenberg, Theo (1986): Zur Geschichte des Ölberges und seiner Steinbrüche. In: Heimatverein Siebengebirge e.V. (Hrsg.): Streiflichter aus dem Siebengebirge. Heimatbuch-Festschrift 1926-1968, Königswinter.

Klein, Heinz (2005): Der rettende Tunnel im Siebengebirge. o. O.

Verein zur Rettung des Siebengebirges (Hrsg.) (1886): Zur Rettung des Siebengebirges. Bonn.

Von Schönebeck, Johann Bernhard Constantin (1784): Mahlerische Reise am Nieder-Rhein. 1. Heft. Nürnberg.

Steinbruch Limperichsberg in Königswinter-Thomasberg

Schlagwörter: Steinbruch
Ort: 53639 Königswinter - Thomasberg / Deutschland
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Schriften, Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1784, Ende 1945
Koordinate WGS84: 50° 41 57,77 N: 7° 14 20,95 O / 50,69938°N: 7,23915°O
Koordinate UTM: 32.375.649,27 m: 5.617.874,61 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.587.588,85 m: 5.618.937,24 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Jörn Kling, „Steinbruch Limperichsberg in Königswinter-Thomasberg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-356822 (Abgerufen: 18. November 2026)

Copyright © **LVR**